

Kjeller flyplass som et flaggskip i en original byutvikling



For over 100 år siden ble Norges første sivile flyplass grunnlagt på en gresslette. I dag er Kjeller flyplass en av verdens eldste, og den første i verden til å bli vurdert fredet av statlige kulturminnemyndigheter.

Det var her Roald Amundsen tok Norges første flysertifikat. Her flyverne var i luften kort tid før kampen mot tyskerne brøt ut den 9.april. Flyplassen der småflymiljøet har spiret og grodd siden 1955, og tusenvis av norske småflyentusiaster har lært å fly.

I dag er Kjeller internasjonalt anerkjent for sitt mangfoldige småflymiljø, og for den unike samlingen av sjeldne veteranfly. Motorduren som en gang for lenge siden ga følelsen av optimisme og mot, gir i dag følelsen av nostalgi og nasjonal kulturhistorie fra et helt århundre.

Lillestrøm opplever vekst i næringslivet og økt tilflytting. Byen trenger flere hus til å bo og jobbe i - men kanskje mest en original byutvikling som gir en identitet som lokalbefolkningen kan være stolt av. Vi tror det er mulig å få til begge deler.

Norges Luftsportforbund (NLF) deler i dette innspillet vårt forslag til politisk vedtak i saken, etterfulgt av en rekke punkter som nyanserer kommunedirektørens saksfremlegg. NLF stiller seg mer enn gjerne til rådighet for et møte i saken dersom det er et ønske om det.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'John Eirik Laupsa'.

John Eirik Laupsa

Generalsekretær

+47 908 89 477 | johneirik.laupsa@nlf.no

Norges Luftsportforbund (NLF) oppfordrer politikerne i Lillestrøm til å vedta følgende:

Arbeidet med kommunedelplan for Kjeller igangsettes med utgangspunkt i vedtak i sak KS 144/20. Området skal utvikles med et luftfartøyvernsenter og veteranflyaktivitet. I tillegg skal det utredes hvilke ytterligere muligheter en bevaring av flyplassen vil gi Lillestrøm kommune, spesielt med hensyn til utviklingen innen elektrisk luftfart. Kommunen skal ikke bære direkte kostnader for etableringen av et luftfartøyvernsenter, men sammen med veteranflymiljøet jobbe for en statlig finansiering i det som Stortinget, Riksantikvaren og Lillestrøm kommune anser som et nasjonalt kulturminne.

I det følgende vil innspillet ta for seg følgende punkter i anledningen kommunedirektørens saksfremlegg:

1. Det er et solid flertall av innbyggerne i Lillestrøm kommune (~ 2/3) som ønsker at flyplassen skal bevares med en tilpasset veteranflystripe og et luftfartøyvernsenter
2. Det er ikke riktig at det vil koste Lillestrøm kommune over 300 millioner kroner i et kontantutlegg for å få etablert et luftfartøyvernsenter på Kjeller flyplass
3. Norconsult-utredningen er heftet med så stor usikkerhet at videre utredninger er nødvendig for å få et bedre beslutningsgrunnlag for arealdisponering og avstander
4. Saksfremlegget nevner ikke statlige føringer om bevaring av landbruksjord til tross for at regjeringen nylig instruerte landets kommuner om å ta vare på matjord
5. Saksfremlegget omtaler ikke kostnadene ved opprydning av påvist forurensing eller hva som skal skje med IFE-ledningen for radioaktivt avfall som krysser området
6. Saksfremlegget nevner ikke naturmangfoldloven som et relevant lovverk enda det er påvist et stort omfang av rødlistede arter på flyplassområdet på Kjeller
7. Det er vanskelig å måle kulturhistorie i kroner og øre: Er det samfunnsøkonomisk lønnsomt å erstatte Frognerparken eller Akershus Festning med boliger?
8. Utviklingen innen urban lufttrafikk og elektrisk luftfart: Hvilke andre muligheter kan en operativ Kjeller flyplass gi Lillestrøm kommune i fremtiden?

1. Det er et solid flertall av innbyggerne i Lillestrøm kommune (~ 2/3) som ønsker at flyplassen skal bevares med en tilpasset veteranflystripe og et luftfartøyvernssenter

Søndag 25. september 2022 ble Kjeller flyplass stengt for flytrafikk. Alle småflyene ble i formiddagstimmene flyttet ut på rullebanen før anslagsvis 2.500 mennesker marsjerte ut på rullebanen for å slå ring om flyplassen. Arrangementet fikk stor mediedekning og ble blant annet omtalt på [TV2-nyhetene](#), NRK-nyhetene og i Romerikes Blad. Når sist møtte så mange mennesker opp for å vise et engasjement for en enkeltsak i Lillestrøm kommune? Videre ble det gjennomført en undersøkelse av InFact på oppdrag fra Norges Luftsportforbund i september 2022, som viste at 66,3 prosent av kommunenes befolkning mener den flyhistoriske og veteranrelaterte flyaktiviteten bør videreføres¹. Undersøkelsen ble omtalt i flere medier, og er konsistent med tidligere utførte InFact-undersøkelser med samme spørsmål i 2019 og 2017.



Flere tusen mennesker møtte opp for å vise sin støtte for bevaring av Kjeller flyplass i september 2022 → Se video her: [Slå ring om Kjeller](#).

2. Det er ikke riktig at det vil koste Lillestrøm kommune over 300 millioner kroner i et kontantutlegg for å få etablert et luftfartøyvernssenter på Kjeller flyplass

Flymiljøet spør kommunen om forutsigbarhet, ikke finansiering. Å beskytte rullebanen og legge til rette for at veteranflymiljøet får utvikle seg trenger ikke koste kommunen en krone i direkte kostnader. Både byggene, flyene, menneskene og arealet finnes allerede. Spørsmålet er hvilke krav som skal stilles til et luftfartøyvernssenter i fremtiden. I realiteten sier kommunedirektøren – mot flymiljøets vilje – at et luftfartøyvernssenter må koste minst 300 millioner kroner.

¹ Dagsavisen.no: [Flere tusen personer slo ring om Kjeller flyplass](#) (25. september, 2023)

NLF er av den bestemte oppfatning at dette strider mot vedtakspunkt nr. 6 fra sak 144/20, som ble behandlet i kommunestyret i september 2020: «*Flyhistorien på Kjeller skal ivaretas som et levende kulturminne. Det skal søkes å etablere et luftfartøyvernssenter og flystripe til bruk for veteranfly samtidig som man ivaretar samfunnssikkerhet og folkehelse (...)».*

Kommunedirektøren søker ikke etter å etablere et luftfartøyvernssenter når kommunen påtar seg utgifter til investering og kostnader til drift. Det finnes allerede et luftfartøyvernssenter på Kjeller flyplass i dag, og Kjeller Flyhistoriske Kulturpark (KFK) har skissert ideene til hvordan det kan se ut i fremtiden. Når veteranflymiljøet har fått tilstrekkelig forutsigbarhet av kommunen vil det være enklere å søke både statlig, filantropisk og privat kapital.

3. Norconsult-utredningen er heftet med så stor usikkerhet at videre utredninger er nødvendig for å få et bedre beslutningsgrunnlag for arealdisponering og avstander

Norconsult sin utredning om risiko og sårbarhet har flere betydelige svakheter, der konsekvensen er en anbefaling av større avstand mellom flystripe og bebyggelse enn hva som er nødvendig av hensyn til sikkerheten. Spesielt er det vind- og turbulensberegningene som fører til konklusjonen om behovet for økte avstander. Rent teknisk har Norconsult satt likhetstegn mellom turbulens og vind. Denne metodikken har fått svært mye kritikk og NLF kjenner ikke til andre utredninger der denne metodikken er benyttet. Videre er også konklusjonene på støy og humane faktorer omstridte. Basert på ovennevnte oppfordrer NLF kommunen om å få utført ytterligere utredninger hva gjelder risiko- og sårbarhet. Som kommunedirektøren selv skriver om ROS-analysen: «*Dette er en uvanlig problemstilling. I mangel av lignende referanseprosjekt er det knyttet noe usikkerhet til analysen*». Spesielt viktig er det at ROS-analysene som utføres er så gjennomarbeidet som mulig, fordi konklusjonene legger strenge føringer for hvor stort areal som er nødvendig at settes av til flyplass-driften. NLF vil også bemerke at det er svært kritikkverdige at ikke flymiljøet har blitt mer inkludert i analysearbeidet som er utført.

4. Saksfremlegget nevner ikke statlige føringer om bevaring av landbruksjord til tross for at regjeringen nylig instruerte landets kommuner om å ta vare på matjorda

Innenfor flyplassområdet er det landbruksarealer som leies ut og driftes av en bonde. Cirka 354 dekar er fulldyrket jord. Stortinget vedtok i juni 2021 et nasjonalt jordvernmål på maksimalt 3.000 dekar omdisponert dyrka jord per år. Landbruks- og matminister Sandra Borch og kommunal- og distriktsminister Bjørn Arild Gram sendte i mars 2022 et brev til alle landets kommuner og fylkeskommuner om at de må ta godt vare på matjorda i kommunenes arealplanlegging². Føringerne fra regjeringen var at kommunene går grundig gjennom sine kommunale planer og vurderer å ta ut noen av byggeområdene på dyrka mark, og iallfall sier nei til å regulere dem inntil videre. Regjeringen skal for øvrig våren 2023 legge fram en oppdatert jordvernstrategi med nye tiltak og et forsterket jordvernmål³. Saksfremlegget fra kommuneadministrasjonen har et kapittel om gjeldende lovverk og statlige føringer, men her

² Regjeringen.no: [Ta vare på matjorda](#) (23. mars, 2022)

³ Regjeringen.no: [Oppdatert jordvernstrategi og forsterket jordvernmål](#) (10. februar, 2023)

er ingen informasjon om de nasjonale føringene for ivaretagelse av landbruksjord. Det er derfor god grunn til å anta at dette ikke inngår i vurderingen til kommunedirektøren.

5. Saksfremlegget omtaler ikke kostnadene ved opprydning av påvist forurensning eller hva som skal skje med IFE-ledningen for radioaktivt avfall som krysser området

Forsvarsbygg har siden 2017 arbeidet med å kartlegge området for å dokumentere innholdet på flyplassområdet. Resultatene viser at delområde 6 rundt brannstasjonen og særlig delområde 5 er forurenset. Ifølge saksfremlegget til kommunedirektøren jobbes det nå med tiltak for disse to områdene, men det fremgår ingen estimater om hvilke kostnader som må påregnes for å rydde opp i forurensningen. Heller ikke kostnadene knyttet til ledningen som leder radioaktivt avfall for Institutt for Energiteknikk (IFE) er omtalt. I januar 2020 skrev Romerikes Blad om ledningen som ligger over flyplassområdet⁴. Ifølge artikkelen viser et brev sendt fra Forsvarsdepartementet til Nærings- og fiskeridepartementet at det er store utfordringer knyttet til rørledningen – både med tanke på risiko for forurensning og økonomi.



6. Saksfremlegget nevner ikke naturmangfoldloven som et relevant lovverk enda det er påvist et stort omfang av rødlistede arter på flyplassområdet på Kjeller

På Kjeller flyplassområde finnes svært viktige naturtyper, rødlistearter og fremmede arter. På de åpne arealene, der det er jorder og gressplener, hekker de rødlistede fuglene vipe og sanglerke. På mer blomsterrike arealer, hovedsakelig på områder med mye fremmede arter, er det et rikt insektliv. I saksfremlegget skriver kommunedirektøren at det biologiske mangfoldet må ivaretas i utviklingen av Kjeller-området, men drøfter ikke med ett ord hva konsekvensene vil være dersom kommunen skulle vedta at området ikke lenger får ligge i fred. Dette burde

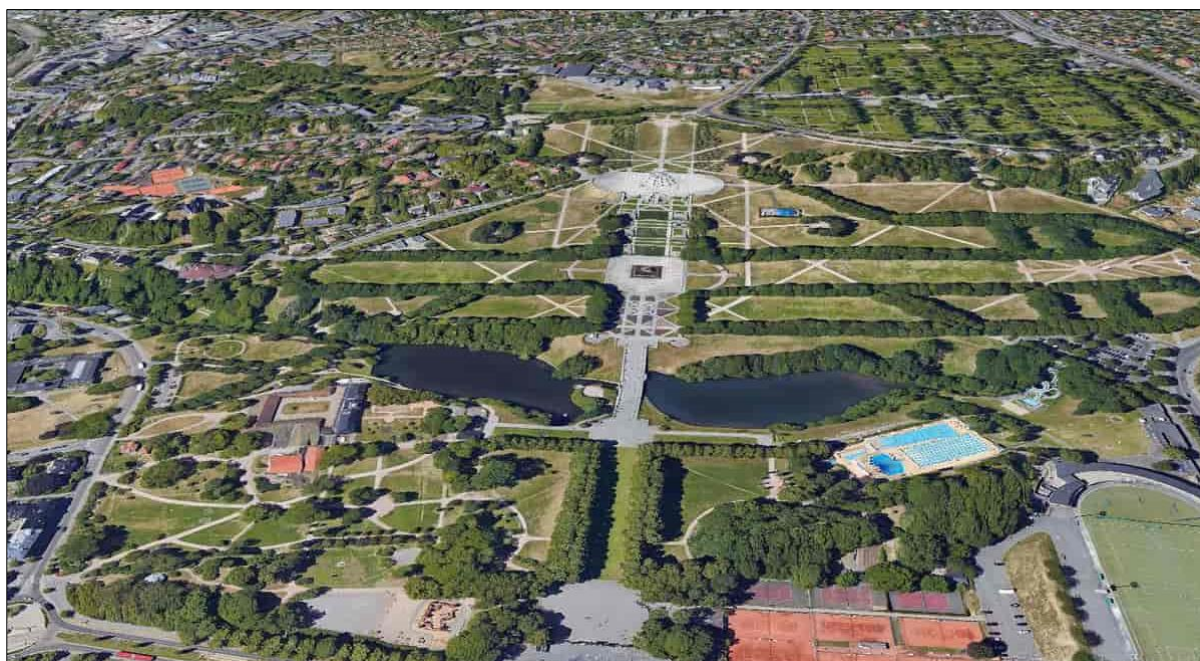
⁴ RB.no: [Rør med radioaktive stoffer skaper hodebry](#) (17. januar, 2020)

vurderes før man treffer en slik beslutning. Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet, jf. føre-var-prinsippet i naturmangfoldloven.

7. Det er vanskelig å måle kulturhistorie i kroner og øre: Er det samfunnsøkonomisk lønnsomt å erstatte Frognerparken eller Akershus Festning med boliger?

Den økonomiske analysen til Oslo Economics viser at det mest lønnsomme i et samfunnsøkonomisk perspektiv vil være en fullstendig utvikling av Kjeller, uten luftfartøyvernsenter med flyvende fly. En analyse gjennomført av Menon Economics konkluderer imidlertid med det motsatte. Hvem skal man tro på? Samfunnsøkonomisk lønnsomhet er et begrep som benyttes i forbindelse med nytte-kostnadsanalyser, der man forsøker å sette en pengeverdi på alt. Men det er vanskelig, spesielt når det kommer til kulturhistoriske verdier. Er det samfunnsøkonomisk lønnsomt å bygge ned Frognerparken i Oslo eller Central Park i New York? Hvordan verdsetter fremtidige generasjoner stedene?

Kjeller flyplass utgjør et verdifullt kulturmiljø, som viser viktig samferdsels-, teknologi-, sikkerhetspolitisk- og militærhistorie. Ved Kjeller flyplass kan en følge utviklingen fra de første flyforsøkene, gjennom alle tekniske, politiske og organisatoriske endringer i norsk militær flygning fra 1912, til dagens høyteknologiske virksomhet. Med et levende veteranflymiljø, bestående av mennesker, kompetanse og frivillighet, øker verdien av stedet ytterligere. Eiere av kulturminner og frivillige har en helt avgjørende rolle i å bevare vår materielle og immaterielle kulturarv. I saksfremlegget til kommunaldirektøren fremgår det dessverre ikke at kulturmiljømeldingen⁵ fra 2020 viser til betydningen av deltakelse og mangfold i dette arbeidet. En ny kulturmiljølov er nå på trappene, og er ventet å være innrettet for å sikre både kulturminnene, men også kulturmiljøet, opplevelser og kunnskap bedre der kommunene sannsynligvis også vil vår en viktigere rolle en tidligere.



⁵ Regjeringen.no: [Meld. St. 16 - Nye mål i kulturmiljøpolitikken](#) (april, 2020)

8. Utviklingen innen urban lufttrafikk og elektrisk luftfart: Hvilke andre muligheter kan en operativ Kjeller flyplass gi Lillestrøm kommune i fremtiden?

Dersom flyplassen likevel skal bevares med årsak i det kulturhistoriske perspektivet: Kan det åpne opp andre muligheter som gir Lillestrøm kommune vesentlige fordeler? Dette er noe NLF mener kommunen bør utrede nærmere.

Det blir enklere, mer miljøvennlig og rimeligere å fly selv. Miljø- og klimagevinstene ved bruk av elektriske fly er beregnet som store. Støynivået vil reduseres vesentlig og de direkte utslippene av klimagasser vil bli eliminert. Videre er det forventet at kostnadene for drivstoff og vedlikehold på flyene vil reduseres betraktelig.

Resultatene av den teknologiske utviklingen vil skje på de minste flytypene først. Elektriske fly er nå under utvikling både hos store og små produsenter, og utviklingen går svært raskt. Denne utviklingen vil føre til at små flyplasser vil oppleve en renessanse, spesielt i urbane området.

Det europeiske flysikkerhetsbyrået (EASA) spår at UAM vil bli en virkelighet i Europa om bare tre til fem år → Se video her: [Getting ready for Urban Air Mobility](#).

Kan man se for seg Kjeller flyplass som verdens første el-flyplass? En destinasjon som forener fortiden med fremtiden, der sjeldne veteranfly kommer på vingene side og side med de mest utviklede nullutslippsflyene? Kan en slik satsing eller tilrettelegging bidra til å tiltrekke økt næringsaktivitet?